Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

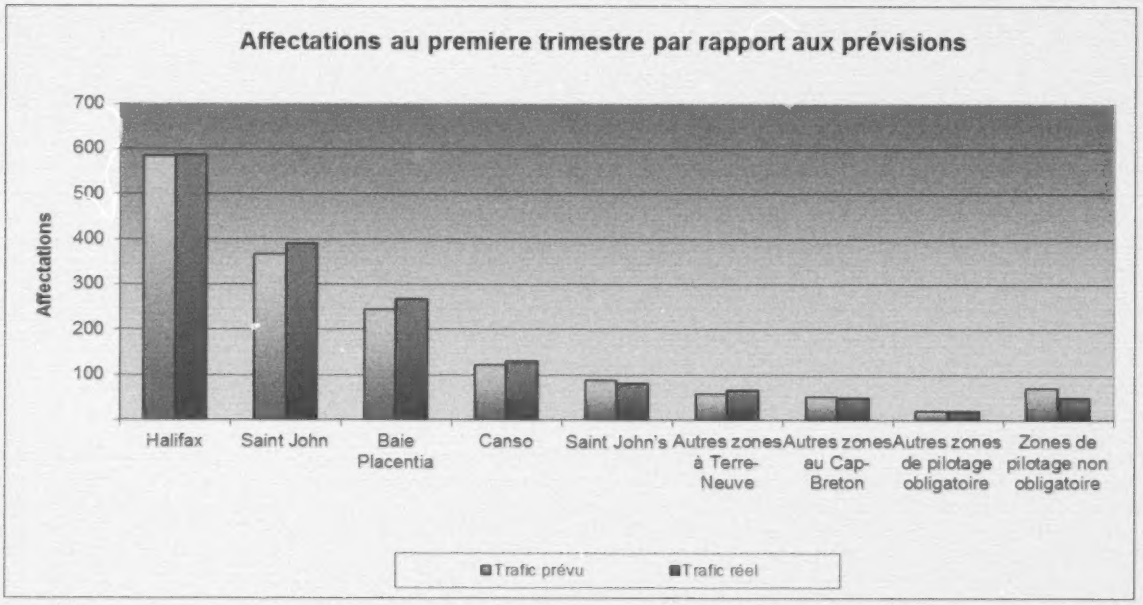
Premier trimestre 2014

Rapport de gestion

30 mai 2014

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T1 2013	Trafic prévu au T1 2014	Trafic réel au T1 2014	Écart par rapport à 2013	Pourcentage d'écart par rapport à 2013	Écart par aux prévisions pour 2014	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2014
Halifax	614	584	585	-29	-5 %	1	0 %
Saint John	367	367	390	23	6 %	23	6 %
Baie Placentia	238	244	267	29	12 %	23	9 %
Canso	121	121	130	9	7 %	9	7 %
Saint John's	88	87	82	-6	-7 %	- 5	-6 %
Autres zones à Terre-Neuve	61	57	67	6	10 %	10	18 %
Autres zones au Cap-Breton	52	52	49	-3	-6 %	- 3	-6 %
Autres zones de pilotage obligatoire	18	19	20	2	11 %	1	5 %
Zones de pilotage non obligatoire	85	70	50	-35	-41 %	- 20	-29 %
Total	1 644	1 601	1 640	-4	0 %	39	2 %



Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins ne possédant pas de certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les affectations de pilotage de l'Administration sont identiques au premier

trimestre de 2013 et légèrement supérieures aux prévisions. L'Administration a quatre grands ports de pilotage obligatoire (Halifax et détroit de Canso [N.-É.]; baie Placentia [T.-N.-L.]; et Saint John [N.-B.]) qui comptent pour environ 75 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Halifax est le seul des quatre à avoir eu moins d'affectations qu'en 2013, mais le port s'attendait à cette baisse et les affectations ont été pour ainsi dire conformes aux prévisions au premier trimestre. Dans les trois autres ports, les affectations sont supérieures à 2013 et aux prévisions. L'Administration affiche, pour l'ensemble des quatre ports, des affectations et des recettes qui dépassent de 2 % les prévisions pour le premier trimestre.

La diminution des affectations à Halifax est essentiellement imputable à une baisse de 14 % (ou 36) du trafic de porte-conteneurs par rapport à l'an dernier. Pour le premier trimestre de 2014, les affectations de pétroliers ont progressé de 12 % (ou 15) par rapport à 2013 en raison de la transformation de la raffinerie de Dartmouth en terminal. Les affectations et les recettes du port en date de mars 2014 sont inférieures de 1 % aux prévisions.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a vu ses affectations de pilotage progresser de 6 % au premier trimestre de 2014 par rapport à la même période en 2013. Elles ont plus que triplé en ce qui concerne les navires plus petits comme les remorqueurs et les barges. Les recettes du port sont inférieures aux prévisions, car les navires étaient en moyenne moins gros que prévu.

Les affectations dans la baie Placentia (T.-N.-L.) sont essentiellement reliées à deux clients importants de l'industrie pétrolière : la raffinerie pétrolière de Come-by-Chance et le terminal de transbordement de Whiffen Head. Les affectations et les recettes générées par chacune de ces installations ont augmenté par rapport au premier trimestre de 2013 et sont supérieures aux prévisions pour le premier trimestre de 2014.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers ont baissé par rapport à 2013, mais elles ont été plus que compensées par une augmentation des affectations de navires transportant des cargaisons sèches pendant la même période. Les affectations et les recettes pour la région étaient donc supérieures aux prévisions en date de mars 2014.

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES Pour le trimestre se terminant le 31 mars 2014		
	2014	2013
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	4 699 $	4 479 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	3 216	3 005
Bateaux-pilotes	1 483	1 276
Autres	686	550
Total des charges d'exploitation	5 385	4 831
Résultat de l'exercice	(673) $	(352) $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	1 640	1 644
Incidents de pilotage	3	1
Pourcentage d'affectations sans incident	99,82%	99,94%
Plaintes de clients enregistrées	26	17
Pourcentage d'affectations sans plaintes	98,41%	98,97%

Les recettes de l'Administration ont progressé en raison d'une hausse tarifaire qui a pris effet au début de février. Globalement, les affectations étaient aux niveaux de 2013 en date de mars 2014.

Pour le premier trimestre de 2014, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont progressé par rapport à la même période en 2013, avant tout en raison du remplacement en heures supplémentaires et à court terme des employés malades ou blessés. Le nombre de pilotes a augmenté dans plusieurs régions afin de régler des problèmes de service et des départs à la retraite imminents. Un chef de l'exploitation a aussi été ajouté aux effectifs. Ce poste, auparavant occupé par le directeur de l'exploitation, était sans titulaire depuis la fin de 2011. Les coûts des bateaux-pilotes ont aussi augmenté en raison de la mise en service du Captain A. G. Soppitt au début du deuxième trimestre de 2013. Le premier trimestre de 2014 inclut les coûts d'amortissement et de portage de ce nouveau navire. Comme on fait un plus grand usage des nouveaux bateaux à Halifax, à Saint John et dans la baie Placentia,

l'Administration a dépensé davantage en carburant depuis le début de 2014. L'augmentation des autres charges tient surtout au fait que l'APA a consacré 101 000 $ de plus qu'en 2013 à la formation. Elle avait suspendu la formation non essentielle des pilotes en 2013 et l'a programmée pour 2014. Une grande partie de cette formation est prévue pour les deux premiers trimestres de l'année, de façon à être terminée avant la haute saison des croisières.

Le trafic des pétroliers à Canso a été volatile, l'activité étant tributaire des fluctuations des cours mondiaux du pétrole. Il a été plus élevé que prévu en 2013 mais devrait fléchir en 2014. L'Administration s'attend à ce qu'il demeure vigoureux à Halifax et Saint John. Le trafic dans la baie Placentia a été supérieur aux attentes en début d'année. Même s'il est prévu que l'activité ralentisse en cours d'année en raison de l'entretien des installations, elle devrait demeurer forte dans la région. L'Administration a essuyé une perte importante de 686 000 $ au premier trimestre. Elle avait prévu une perte de 552 000 $ pour la même période en raison des investissements supplémentaires qu'elle comptait effectuer dans les bateaux-pilotes et la formation. Le retard qu'a pris la mise en œuvre des tarifs a entraîné un manque à gagner de 89 000 $. Si les tarifs avaient été approuvés comme prévu pour le 1er janvier 2013, la perte aurait été beaucoup plus conforme aux prévisions. L'année 2014 est encore jeune, mais on prévoit une légère perte comptable pour l'exercice. Les flux de trésorerie vont demeurer stables.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Au cours du premier trimestre de 2014, l'Administration a reçu 26 plaintes sur un total de 1 640 affectations. Les 98,41 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2013, il y a eu 17 plaintes sur un total de 1 644 affectations, soit 98,97 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

Pendant le premier trimestre de 2014, l'Administration a enregistré trois incidents de navigation mineurs. Il y en avait eu un pour la même période en 2013.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. L'activité à Canso a brièvement augmenté aux deuxième et troisième trimestres de 2013 en raison de la fluctuation des cours mondiaux du pétrole. Il est difficile de prédire si cela va se reproduire. La raffinerie pétrolière de Come-by-Chance dans la baie Placentia, un client très important de l'Administration, est en vente. Comme ce fut le cas pour Halifax en 2013, la vente éventuelle et l'utilisation future de ces

installations pourraient entraîner une importante fluctuation du trafic dans la baie Placentia. Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la décision de réduire les effectifs d'un port ne vise pas à compenser des ralentissements à court terme. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie, qui risquent d'entraîner des retards en période de pointe ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs perçus dans la baie Placentia, à Halifax et à Saint John.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. La hausse du prix du carburant, qui a eu des répercussions particulièrement négatives sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'augmentation des frais de carburant appliqués aux affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia et à Canso.

L'Administration a presque atteint le seuil de rentabilité pour chacune des deux dernières années, avec une légère perte comptable en 2012 et un petit bénéfice comptable en 2013. Pendant cette période, elle a réussi à maintenir de solides flux de trésorerie tout en construisant deux nouveaux bateaux-pilotes. Sa bonne santé financière va lui permettre d'absorber l'exercice 2014 plus faible que prévu, mais il sera nécessaire de prendre des mesures pour la renforcer tout en investissant afin d'améliorer le service à la clientèle.

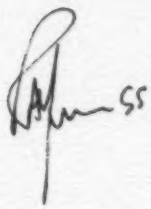
Premier trimestre 2014

États financiers condensés non vérifiés provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.



R.A. McGuinness
Chef de la direction

P. MacArthur, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 mai 2014

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2014	31 décembre 2013
Actif		
Courant		
Trésorerie	999 $	1 884 $
Clients	2 916	2 977
Charges payées d'avance	139	153
	4 054	5 014
Non courant		
Immobilisations incorporelles	264	265
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	11 000	11 210
	11 264	11 475
	15 318 $	16 489 $
Passif		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 846 $	2 237 $
Emprunts bancaires	412	400
Indemnités de cessation d'emploi	25	62
	2 283	2 699
À long terme		
Emprunts bancaires	4 529	4 633
Indemnités de cessation d'emploi	1 344	1 309
	5 873	5 942
	8 156	8 641
Capitaux propres		
Résultats non distribués	7 162	7 848
	7 162	7 848
	15 318 $	16 489 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 31 mars 2014	2013
Produits		
Droits de pilotage	**4 688** $	4 458 $
Autres produits	**11**	21
	4 699	4 479
Charges		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**2 370**	2 254
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**1 159**	1 022
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	**442**	375
Salaires et avantages du personnel	**404**	376
Amortissement	**328**	254
Transport et déplacements	**181**	145
Services professionnels et spéciaux	**150**	177
Services publics, fournitures et approvisionnements	**111**	94
Formation	**106**	5
Locations	**68**	67
Coûts financiers	**34**	35
Communications	**32**	27
	5 385	4 831
Perte pour la période	**(686)**	(352)
Autres pertes globales		
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat net :		
Gains (pertes) actuariels sur les indemnités de cessation d'emploi	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-
Résultat global	**(686)** $	(352) $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trimestre terminé le 31 mars	
(en milliers de dollars canadiens)	**2014**	2013
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	**7 848 $**	7 656 $
Perte pour la période	(686)	(352)
Autres éléments de la perte globale	-	-
Perte globale totale	(686)	(352)
Résultats non distribués à la clôture de la période	**7 162 $**	7 304 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Trimestre terminé le 31 mars	
	2014	2013
(en milliers de dollars canadiens)		
Activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie - clients	**4 749 $**	4 886 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(3 117)**	(3 167)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	**(2 283)**	(1 509)
Coûts financiers payés	**(34)**	(35)
Autres produits reçus	**10**	21
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**(675)**	196
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations incorporelles	**(16)**	(23)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	**(102)**	(995)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(118)**	(1 018)
Activités de financement		
Produits des emprunts bancaires	**-**	1 000
Remboursement d'emprunts bancaires	**(92)**	(78)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**(92)**	922
(Diminution) augmentation de la trésorerie	**(885)**	100
Trésorerie à l'ouverture de la période	**1 884**	466
Trésorerie à la clôture de la période	**999 $**	566 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

a) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au

coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe, ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global.

d) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et est comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en

vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

g) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

L'IAS 36, Dépréciation d'actifs (révisée), s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Les modifications de portée limitée précisent que des informations sur la valeur recouvrable des actifs dépréciés doivent être fournies uniquement dans le cas où cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie.

L'IFRS 9, Instruments financiers (nouvelle), a été publiée pour la première fois en novembre 2009, puis en octobre 2010. Elle a ensuite été modifiée en novembre 2013. L'IFRS 9 remplacera à terme entièrement l'IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. L'IASB a reporté la date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme et décidera d'une nouvelle date lorsque l'ensemble du projet sur l'IFRS 9 tirera à sa fin. L'adoption anticipée de cette norme est toutefois autorisée. L'IFRS 9 préconise l'utilisation d'une méthode unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur en fonction du modèle économique que suit l'entité pour gérer ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

L'Administration n'a pas adopté ni la nouvelle norme, ni la norme révisée de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et

divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui ne sont pas faciles à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des actifs incorporels sont présentées dans les notes 2b) et 2c).